

Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) EP 0 936 366 A2

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:
18.08.1999 Patentblatt 1999/33

(51) Int. Cl.⁶: F16C 29/10, B23Q 1/28

(21) Anmeldenummer: 99100613.1

(22) Anmeldetag: 14.01.1999

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(71) Anmelder:
INA Wälzlager Schaeffler oHG
91072 Herzogenaurach (DE)

(72) Erfinder: Rudy, Dietmar
67655 Kaiserslautern (DE)

(30) Priorität: 11.02.1998 DE 19805449

(54) **Bremsvorrichtung für eine Linearführung**

(57) Bei einer Bremsvorrichtung für eine Linearführung mit einem längs einer Führungsschiene (1) verfahrbaren Tragkörper (21), welcher auf die beiden Längsseiten der Führungsschiene (1) einwirkende Bremsbacken (6) enthält, ist erfindungsgemäß der Tragkörper (21) im Querschnitt H-förmig ausgebildet und weist einen dünnen, elastisch biegsamen Steg (3) und zwei untere Schenkel (4) auf, mit welchen er die Führungsschiene (1) umgreift, wobei jeweils zwischen einem unteren Schenkel (4) und der Führungsschiene (1) eine Bremsbacke (6) angeordnet ist. Der Tragkörper (21) ist mit zwei oberen Schenkeln (22) versehen, die gemeinsam mit dem Steg (3) einen Aufnahmeraum bilden, in welchem ein auf die oberen Schenkel (22) einwirkender elektromechanischer Kraftwandler (23) (Piezoaktuator) angeordnet ist.

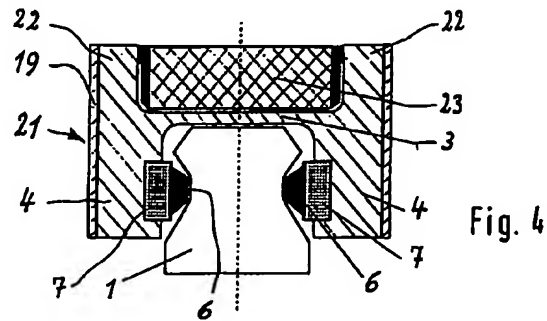


Fig. 4

EP 0 936 366 A2

Beschreibung

Gebiet der Erfindung

[0001] Die Erfindung betrifft eine Bremsvorrichtung für eine Linearführung mit einem längs einer Führungsschiene verfahrbaren Tragkörper, welcher auf die beiden Längsseiten der Führungsschiene einwirkende Bremsbacken enthält, mit einem Keilschieber, der eine gegenüber der Längsrichtung der Führungsschiene geneigte Keifläche und längs dieser gelagerte Wälzkörper aufweist, über welche er eine Klemmkraft auf eine der Bremsbacken ausübt, wobei er in einer Verschieberichtung von einem Energiespeicher beaufschlagt ist, und mit einem Arbeitskolben, der in einem Druckraum des Tragkörpers zur Längsachse der Führungsschiene parallel verschiebbar angeordnet und in der anderen Verschieberichtung des Keilschiebers von einem hydraulischen oder pneumatischen Druckmittel zum Aufheben der Klemmkraft an den Energiespeicher andrückbar ist.

Hintergrund der Erfindung

[0002] Eine solche Bremsvorrichtung ist aus dem Dokument DE 296 13 345 U1 bekannt. Sie ist dort jeweils an einer Längsseite der Führungsschiene in dem Tragkörper angeordnet, so daß dieser insgesamt zwei Bremsvorrichtungen mit zwei einander gegenüberliegenden und einander entgegengewirkenden Bremsbacken benötigt. Dementsprechend sind in dem Tragkörper Leitungen für ein pneumatisches Druckmittel vorgesehen, die die beiden dort einander gegenüberliegend angeordneten Bremsvorrichtungen miteinander verbinden. Damit ergibt sich eine konstruktiv aufwendige Bauweise des mit den Bremsvorrichtungen versehenen Tragkörpers.

Zusammenfassung der Erfindung

[0003] Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Linearführung mit nur einer Bremsvorrichtung zu versehen, die einen einfachen Aufbau aufweist und eine gleichmäßige Beaufschlagung beider Längsseiten der Führungsschiene mit Bremsbacken ermöglicht.

[0004] Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß dadurch gelöst, daß der Tragkörper im Querschnitt H-förmig ausgebildet ist, einen dünnen, elastisch biegsamen Steg und zwei untere Schenkel aufweist, mit welchen er die Führungsschiene umgreift, wobei jeweils zwischen einem unteren Schenkel und der Führungsschiene eine Bremsbacke angeordnet ist, und daß der Tragkörper mit zwei oberen Schenkeln versehen ist, die gemeinsam mit dem Steg einen Aufnahmeraum bilden, in welchem der Keilschieber angeordnet ist. Eine solche Bremsvorrichtung ist in einem Wälzführungssystem integrierbar, so daß kein zusätzlicher Bauraum benötigt wird. Sie ermöglicht eine sicherheitsgerechte Ansteuerung des

Systems, die bei Energieausfall automatisch eine Bremsung und Festklemmung des Tragkörpers an der Führungsschiene bewirkt. Die mechanische Bremsmöglichkeit ist insbesondere bei Lineardirektantrieben erforderlich, um zum einen den notwendigen Personenschutz im Einrichtbetrieb und außerdem den Maschinenschutz in Havariesituationen zu gewährleisten.

[0005] Der Keilschieber ist an seinen beiden Längsseiten mit zwei zur mittleren Längsebene der Führungsschiene symmetrischen geneigten Keiflächen versehen, die sich über die Wälzkörper an entsprechend geneigten inneren Oberflächen der oberen Schenkel abstützen.

[0006] Die auf den Keilschieber in Längsrichtung der Führungsschiene einwirkende, durch den Energiespeicher erzeugte Kraft verstärkt sich durch den Keileffekt um ein Vielfaches und wirkt so gegen die oberen Schenkel des Tragkörpers. Sie drückt diese auseinander und durch den elastischen Steg, welcher einen mechanischen Drehpunkt darstellt, werden die unteren Schenkel entsprechend zusammengepreßt und somit die Bremsbacken gegen die Führungsschiene gedrückt. Zwischen den unteren Schenkeln des Tragkörpers und den Bremsbacken können Keilstücke angeordnet sein, welche zur mechanischen Verschleißkorrektur dienen.

[0007] Der Energiespeicher kann als mechanischer Energiespeicher in der Form von Tellerfedern oder Schraubenfedern ausgebildet sein. Es ist aber auch möglich, den Energiespeicher als Gasdruckfeder auszubilden.

[0008] In dem Keilschieber können Bohrungen zur Aufnahme des Energiespeichers angeordnet sein, welche zur Längsachse der Führungsschiene parallel verlaufen. Es ist möglich, den Keilschieber und den Druckkolben aus einem leichten Werkstoff wie Keramik herzustellen.

[0009] Der H-förmige Tragkörper kann von einem die Anbindung an einer Anschlußkonstruktion ermöglichen den Blechrahmen umgeben sein. Die inneren Oberflächen der unteren Schenkel sind jeweils gegenüber der mittleren Längsebene der Führungsschiene geneigt ausgebildet, wobei zwischen jeder Bremsbacke und dem benachbarten unteren Schenkel ein Keilstück angeordnet ist, welches in Schienenlängsrichtung von einer Druckfeder beaufschlagt ist. Auf diese Weise wird Verschleiß der Bremsbacke jeweils über das in Längsrichtung angeordnete Keilstück ausgeglichen. Entsprechend dem zwischen der Bremsbacke und dem unteren Schenkel des Tragkörpers angeordneten Keilstück verfügt der untere Schenkel ebenfalls über eine schräge Fläche in Längsrichtung. Dabei wird das Keilstück mit einer Federkraft in Längsrichtung beaufschlagt, so daß es im gelüfteten Zustand der Bremse so lange in Längsrichtung verschoben wird, bis es sich an der Bremsbacke und an dem unteren Schenkel abstützt, wenn die Bremsbacke an der Führungsschiene anliegt.

Kurze Beschreibung der Zeichnungen

[0010] Ausführungsbeispiele der Erfindung sind in der Zeichnung dargestellt und werden im folgenden näher beschrieben. Es zeigen:

- Figur 1 eine Linearführung mit einer Bremsvorrichtung im Querschnitt gemäß Linie I-I der Figur 2;
- Figur 2 eine Draufsicht auf die Linearführung gemäß Figur 1;
- Figur 3 einen Längsschnitt durch die Linearführung gemäß Linie III-III der Figur 1;
- Figur 4 einen Querschnitt durch eine abgewandelte Linearführung mit einer Bremsvorrichtung;
- Figur 5 eine Draufsicht auf eine weitere abgewandelte Linearführung mit einer Bremsvorrichtung.

Ausführliche Beschreibung der Zeichnungen

[0011] Die erfindungsgemäße Linearführung mit der Bremsvorrichtung nach den Figuren 1 bis 3 enthält einen längs einer Führungsschiene 1 verschiebbaren Tragkörper 2. Dieser ist im Querschnitt H-förmig ausgebildet und weist einen dünnen elastischen Steg 3, zwei zu beiden Seiten der Führungsschiene angeordnete untere Schenkel 4 und zwei entsprechend der H-Form sich an dem Steg 3 und den unteren Schenkeln anschließende obere Schenkel 5 auf. Zwischen den unteren Schenkeln 4 und der Führungsschiene 1 erstrecken sich in Längsrichtung der Führungsschiene zwei Bremsbacken 6 und zwischen jeder Bremsbacke 6 und dem zugehörigen unteren Schenkel 4 ist ein Keilstück 7 angeordnet, das an seinem breiteren Ende von einer Druckfeder 8 beaufschlagt ist. Entsprechend der Form des Keilstücks 7 ist auch die innere Oberfläche jedes unteren Schenkels 4 gegenüber der Längsachse 9 der Führungsschiene geneigt ausgebildet.

[0012] Die beiden oberen Schenkel 5 des Tragkörpers 2 bilden mit dem Steg 3 einen Aufnahmeraum für einen Keilschieber 10. Dieser weist zu der durch die Längsachse 9 verlaufenden mittleren Ebene symmetrische seitliche Keiflächen 11 auf, die Laufbahnen für Wälzkörper 12 bilden. Die hier als Kugeln ausgebildeten Wälzkörper 12 haben außerdem Laufbahnen an den ebenfalls gegenüber der Längsachse 9 geneigt ausgebildeten inneren Oberflächen der oberen Schenkel 5. Die Neigungen dieser Oberflächen entsprechen den Neigungen der benachbarten Keiflächen 11. Bei einer Verschiebung des Keilschiebers 10 innerhalb des Tragkörpers 2 in der einen Führungsschienenlängsrichtung werden die oberen Schenkel 5 von den an den Keiflächen 11 entlangrollenden Wälzkörpern 12 auseinander-

gedrückt, wobei der Steg 3 sich elastisch verformt. Bei dieser Bewegung werden die unteren Schenkel 4 gezwungen, sich zu den Längsseiten der Führungsschiene 1 hin zu bewegen und über die Keilstücke 7 und die Bremsbacken 6 eine Klemmkraft auf die Führungsschiene 1 auszuüben. Die Bewegung des Keilschiebers 10 innerhalb des Tragkörpers 2 in der anderen Führungsschienenlängsrichtung bewirkt ein Lösen der Bremsbacken 6 von den Längsseiten der Führungsschiene 1.

[0013] Die Bewegung des Keilschiebers 10 in Klemmrichtung wird von Tellerfedern 13 hervorgerufen, die in zur Längsachse 10 der Führungsschiene 1 parallelen Bohrungen 14 des Keilschiebers 10 angeordnet sind. Sie stützen sich jeweils mit einem Ende in dem Tragkörper 2 und mit dem anderen Ende in dem Keilschieber 10 ab.

[0014] Der auf diese Weise an der Führungsschiene 1 festgeklemmte Tragkörper 2 kann mit Hilfe eines Arbeitskolbens 15 gelöst werden. Dieser ist innerhalb des Tragkörpers 2 in einem Druckraum 16 parallel zur Längsachse 9 der Führungsschiene 1 verschiebbar angeordnet. Er wirkt mit einer Stirnseite über ein Druckstück 17 auf den Keilschieber 10, wenn auf seine andere Stirnseite innerhalb des Druckraums 16 ein hydraulisches oder pneumatisches Druckmittel einwirkt. Für die Einleitung des Druckmittels in den Druckraum 16 ist ein Druckanschluß 18 vorgesehen. Bei der von dem Arbeitskolben 15 bewirkten Verschiebung des Keilschiebers 10 geben die Wälzkörper 12 die oberen Schenkel 5 teilweise frei, so daß diese und mit ihnen die unteren Schenkel 4 zurückfedern können, wodurch die Bremswirkung aufgehoben wird.

[0015] Der Tragkörper 2 wird von einem Blechrahmen 19 umschlossen, der sich an den beiden Seitenflächen befindet und mit zwei Stirnplatten 20 verbunden ist. Der Blechrahmen 19 kann in der Form von dünnen Blechen ausgeführt sein, die mit den Stirnplatten 20 durch eine Schraub- oder Schweißverbindung verbunden sein können. Wie Figur 2 zeigt, sind die Tellerfedern 13 mit ihren von dem Arbeitskolben 15 abgewandten Enden an einer der Stirnplatten 20 abgestützt. Sie drücken den Keilschieber 10 mit den Wälzkörpern 12 an die gegenüber der Längsachse 9 angestellten inneren Oberflächen der oberen Schenkel 5, die zu den Keiflächen 11 des Keilschiebers 10 parallel verlaufen. Über diesen der Anstellung entsprechenden Keilwinkel kann somit eine erhebliche Verstärkung der axialen Federkraft erzielt werden, die dann über die Wälzkörper 12 auf die oberen Schenkel 5 als Druckkraft einwirkt und die oberen Schenkel 5 auseinanderdrückt. Dabei bildet der Steg 3, der sich verbiegt, eine gelenkige Lagerung. In dem Maße, wie die oberen Schenkel 5 auseinandergedrückt werden, werden die unteren Schenkel 4 an die Führungsschiene 1 gepreßt. In diesem Zustand bremst und klemmt das System.

[0016] Die in Figur 3 dargestellten Keilstücke 7, auf welche die Druckfedern 8 einwirken, die sich mit ihren

Enden an der Stirnplatte 20 abstützen, bilden eine automatische Verschleißnachstellung für die Bremsbacken 6. Diese ist nur aktiv, wenn die Bremsbacken 6 gelüftet, also nicht an die Führungsschiene 1 angedrückt werden. Die das Keilstück 7 berührende Fläche des jeweiligen unteren Schenkels 4 ist ebenfalls keilförmig ausgebildet, beispielsweise angeschliffen.

[0017] Die zugehörige Druckfeder 8 drückt das Keilstück 7 in Führungsschienenlängsrichtung an die Keilfläche des unteren Schenkels 4, bis die nun lose zwischen dem Keilstück 7 und der Führungsschiene 1 liegende Bremsbacke 6 dort vollständig anliegt. Beide Bremsbacken 6 liegen somit auch bei geöffneter Bremse leicht an der Führungsschiene 1 an. Die beim Bremsvorgang entstehende Bremskraft wird von den Bremsbacken 6 stirnseitig auf die Stirnplatten 20 übertragen und dort aufgenommen, so daß ein axiales Verschieben der Bremsbacken 6 verhindert wird.

[0018] Die in Figur 4 dargestellte Variante der Bremsvorrichtung besteht ebenfalls aus einem H-förmigen Tragkörper 21, bei dem lediglich die oberen Schenkel 22 nicht mehr in Längsrichtung keilförmig ausgebildet sind. Hier entfällt ein interner Energiespeicher, ein Keilschieber und eine mechanische Kraftübersetzung. Die Ansteuerung der Bremsbacken 6 erfolgt elektrisch und wird über einen elektromechanischen Piezoaktuator realisiert. Dieser Kraftwandler 23 ist zwischen den oberen Schenkeln 22 des Tragkörpers 21 angeordnet, bei Spannungsbeaufschlagung erfolgt seine Volumenvergrößerung. Dadurch werden die oberen Schenkel 22 aufgepreßt und aufgrund der H-Form des Tragkörpers werden die Bremsbacken 6 von den unteren Schenkeln 4 mit einer entsprechenden Klemmkraft an die Führungsschiene 1 gedrückt. Auch diese Variante ist mit der automatischen Verschleißnachstellung mit den Keilstücken 7 ausgestattet.

[0019] Auch die Anordnung gemäß Figur 5 basiert auf dem H-förmigen Profil des Tragkörpers 24 mit der automatischen Verschleißnachstellung und dem Blechrahmen 19. Der Tragkörper 24 ist im wesentlichen ebenso aufgebaut, wie der Tragkörper 2 nach den Figuren 1 bis 3 und der Tragkörper 21 nach Figur 4. Diese Ausführung unterscheidet sich aber dadurch, daß eine die oberen Schenkel 25 auseinanderdrückende Kraft von einem Kniehebel 26 aufgebracht wird. Der von den Tellerfedern 13 gebildete Energiespeicher drückt hier auf einen Schieber 27, dem der Kniehebel 26 nachgeschaltet ist. Der Kniehebel 26 kann sowohl einstückig ausgeführt sein als auch aus mehreren Teilen bestehen. Der von den Tellerfedern 13 hervorgerufenen Druckkraft wirkt die Druckkraft des Arbeitskolbens 15 entgegen, der sich in dem Druckraum 16 befindet und von dem pneumatischen oder hydraulischen Druckmittel beaufschlagt wird, welches durch den Druckanschluß 18 in den Druckraum 16 eingeleitet wird.

[0020] Wenn die Axialkraft des Energiespeichers über den Schieber 27 auf den zentralen Punkt des Kniehebels 26 einwirkt, so wird diese Kraft aufgrund des flachen

Winkels, den die beiden Schenkel des Kniehebels 26 miteinander bilden, verstärkt. Sie wirkt auf die oberen Schenkel 25 des Tragkörpers 24 ein. Bei der Aufweitung der oberen Schenkel 25 verformt sich der Kniehebel 26 in Richtung der einwirkenden Axialkraft des Energiespeichers, was zu einer Veränderung des Schenkelwinkels des Kniehebels 26 führt. Diese ist mit einer zusätzlichen Kraftverstärkung verbunden. Zum Lösen der Bremse wird die von dem Arbeitskolben 15 erzeugte Kraft in entgegengesetzter Längsrichtung der Führungsschiene 1 über ein Druckstück 28 auf den zentralen Punkt des Kniehebels 26 übertragen. Bei dieser von dem Arbeitskolben 15 erzeugten Bewegung verschwenken sich die beiden Schenkel des Kniehebels 26 wieder zueinander, so daß die oberen Schenkel 25 infolge des sie verbindenden elastisch ausgebogenen Steges 3 zurückfedern können. Dadurch bewegen sich die unteren Schenkel 4 von der Führungsschiene 1 fort und die Bremsbacken 6 werden gelöst.

Bezugszahlenliste

[0021]

1	Führungsschiene
2	Tragkörper
3	Steg
4	unterer Schenkel
5	oberer Schenkel
6	Bremsbacke
7	Keilstück
8	Druckfeder
9	Längsachse
10	Keilschieber
11	Keilfläche
12	Wälzkörper
13	Tellerfeder
14	Bohrung
15	Arbeitskolben
16	Druckraum
17	Druckstück
18	Druckanschluß
19	Blechrahmen
20	Stirnplatte
21	Tragkörper
22	oberer Schenkel
23	Kraftwandler
24	Tragkörper
25	oberer Schenkel
26	Kniehebel
27	Schieber
28	Druckstück

Patentansprüche

1. Bremsvorrichtung für eine Linearführung mit einem längs einer Führungsschiene (1) verfahrbaren Tragkörper (2), welcher auf die beiden Längsseiten der

- Führungsschiene (1) einwirkende Bremsbacken (6) enthält, mit einem Keilschieber (10), der eine gegenüber der Längsrichtung der Führungsschiene (1) geneigte Keilfläche (11) und längs dieser gelagerte Wälzkörper (12) aufweist, über welche er eine Klemmkraft auf eine der Bremsbacken (6) ausübt, wobei er in einer Verschieberichtung von einem Energiespeicher beaufschlagt ist, und mit einem Arbeitskolben (15), der in einem Druckraum (16) des Tragkörpers (2) zur Längsachse (9) der Führungsschiene (1) parallel verschiebbar angeordnet und in der anderen Verschieberichtung des Keilschiebers (10) von einem hydraulischen oder pneumatischen Druckmittel zum Aufheben der Klemmkraft an den Energiespeicher andrückbar ist, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Tragkörper (2) im Querschnitt H-förmig ausgebildet ist, einen dünnen, elastisch biegsamen Steg (3) und zwei untere Schenkel (4) aufweist, mit welchen er die Führungsschiene (1) umgreift, wobei jeweils zwischen einem unteren Schenkel (4) und der Führungsschiene (1) eine Bremsbacke (6) angeordnet ist, und daß der Tragkörper (2) mit zwei oberen Schenkeln (5) versehen ist, die gemeinsam mit dem Steg (3) einen Aufnahmeraum bilden, in welchem der Keilschieber (10) angeordnet ist.
2. Bremsvorrichtung für eine Linearführung mit einem längs einer Führungsschiene (1) verfahrbaren Tragkörper (21), welcher auf die beiden Längsseiten der Führungsschiene (1) einwirkende Bremsbacken (6) enthält, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Tragkörper (21) im Querschnitt H-förmig ausgebildet ist, einen dünnen, elastisch biegsamen Steg (3) und zwei untere Schenkel (4) aufweist, mit welchen er die Führungsschiene (1) umgreift, wobei jeweils zwischen einem unteren Schenkel (4) und der Führungsschiene (1) eine Bremsbacke (6) angeordnet ist, und daß der Tragkörper (21) mit zwei oberen Schenkeln (22) versehen ist, die gemeinsam mit dem Steg (3) einen Aufnahmeraum bilden, in welchem ein auf die oberen Schenkel (22) einwirkender elektromechanischer Kraftwandler (23) (Piezoaktuator) angeordnet ist.
3. Bremsvorrichtung für eine Linearführung mit einem längs einer Führungsschiene (1) verfahrbaren Tragkörper (24), welcher auf die beiden Längsseiten der Führungsschiene (1) einwirkende Bremsbacken (6) enthält, **gekennzeichnet durch** einen an dem Tragkörper (24) angeordneten verstellbaren Kniehebel (26), welcher in einer Verstellrichtung von einem Energiespeicher zur Übertragung einer Klemmkraft auf die Bremsbacken (6) und in der anderen Verstellrichtung von einem Arbeitskolben (15) zur Aufhebung der Klemmkraft an den Bremsbacken (6) beaufschlagt ist, wobei der Arbeitskolben (15) in einem Druckraum (16) des Tragkörpers (24) zur Längsachse (9) der Führungsschiene (1) parallel verschiebbar angeordnet und von einem hydraulischen oder pneumatischen Druckmittel an den Energiespeicher andrückbar ist, wobei ferner der Tragkörper (24) im Querschnitt H-förmig ausgebildet ist, einen dünnen, elastisch biegsamen Steg (3) und zwei untere Schenkel (4) aufweist, mit welchen er die Führungsschiene (1) umgreift, und jeweils zwischen einem unteren Schenkel (4) und der Führungsschiene (1) eine Bremsbacke (6) angeordnet und der Tragkörper (24) mit zwei oberen Schenkeln (25) versehen ist, die gemeinsam mit dem Steg (3) einen Aufnahmeraum bilden, in welchem der Kniehebel (26) an den beiden oberen Schenkeln (25) abgestützt angeordnet ist.
4. Vorrichtung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Keilschieber (10) an seinen beiden Längsseiten mit zwei zur mittleren Längsebene der Führungsschiene (1) symmetrischen geneigten Keilflächen (11) versehen ist, die sich über die Wälzkörper (12) an entsprechend geneigten inneren Oberflächen der oberen Schenkel (5) abstützen.
5. Vorrichtung nach Anspruch 1 oder 3, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Energiespeicher als mechanischer Energiespeicher in der Form von Tellerfedern (13) oder Schraubenfedern ausgebildet ist.
6. Vorrichtung nach Anspruch 1 oder 3, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Energiespeicher als Gasdruckfeder ausgebildet ist.
7. Vorrichtung nach Anspruch 5 oder 6, **dadurch gekennzeichnet**, daß in dem Keilschieber (10) Bohrungen (14) zur Aufnahme des Energiespeichers angeordnet sind, welche zur Längsachse (9) der Führungsschiene (1) parallel verlaufen.
8. Vorrichtung nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Keilschieber (10) und der Arbeitskolben (15) aus einem leichten Werkstoff wie Keramik hergestellt sind.
9. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet**, daß der H-förmige Tragkörper (2, 21, 24) von einem die Anbindung an einer Anschlußkonstruktion ermöglichenden Blechrahmen (19) umgeben ist.
10. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet**, daß die inneren Oberflächen der unteren Schenkel (4) jeweils gegenüber der mittleren Längsebene der Führungsschiene (1) geneigt ausgebildet sind, wobei zwischen jeder

Bremsbacke (6) und dem benachbarten unteren Schenkel (4) ein Keilstück (7) angeordnet ist, welches in Schienenlängsrichtung von einer Druckfeder (8) beaufschlagt ist.

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

6

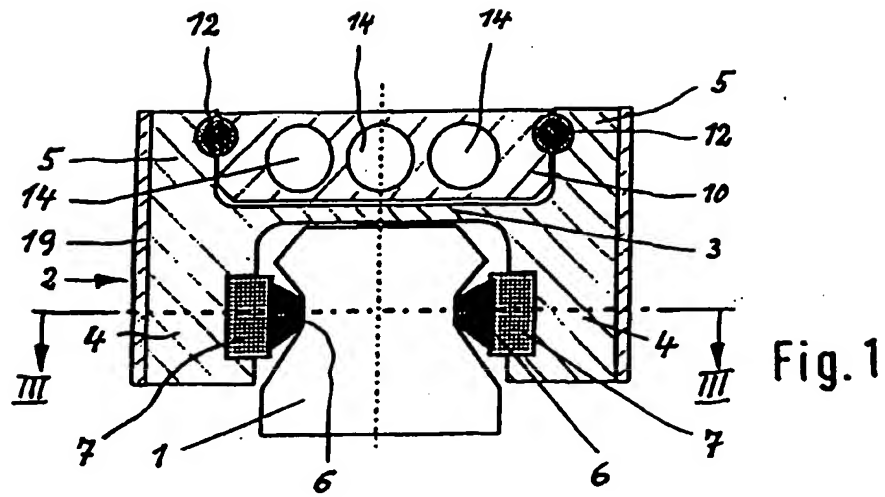


Fig. 1

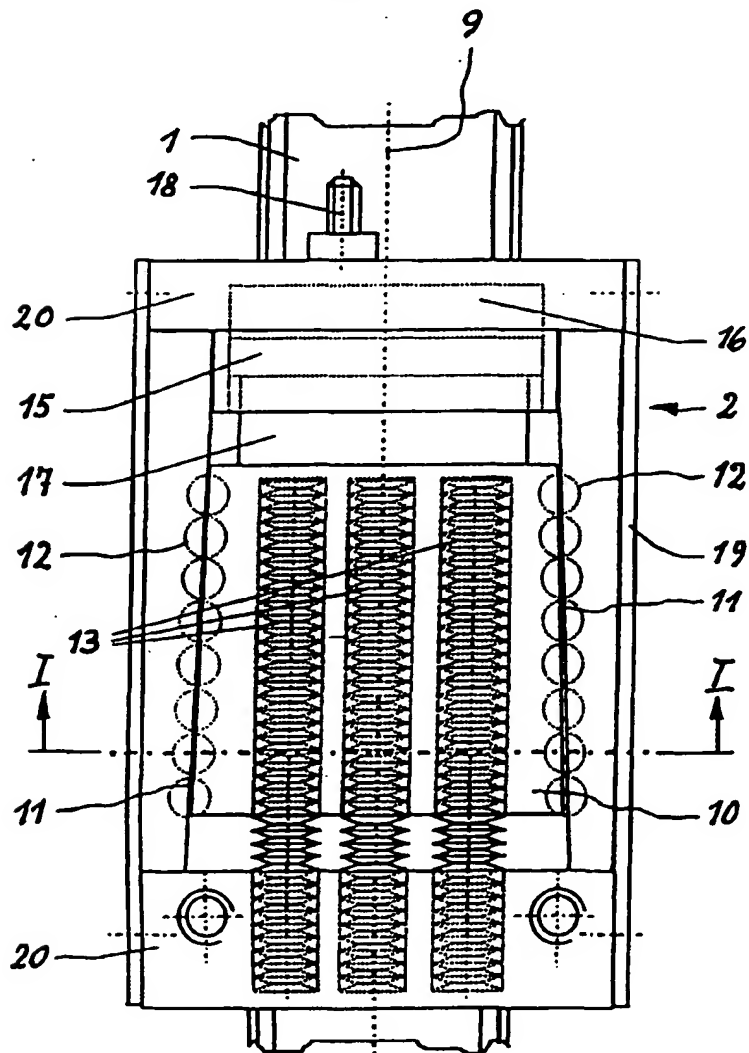
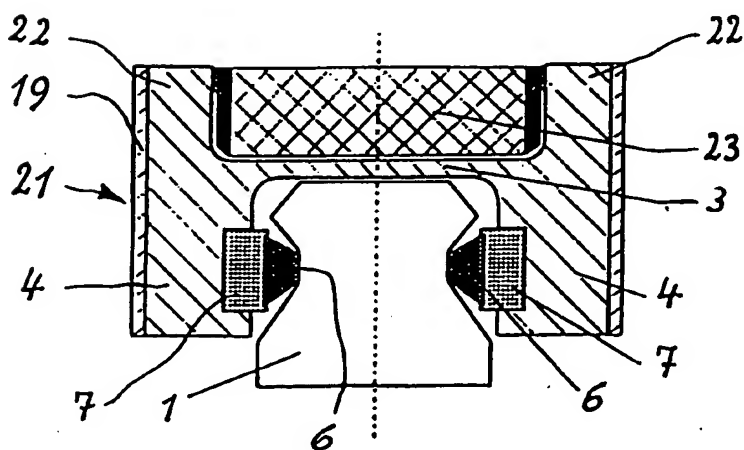
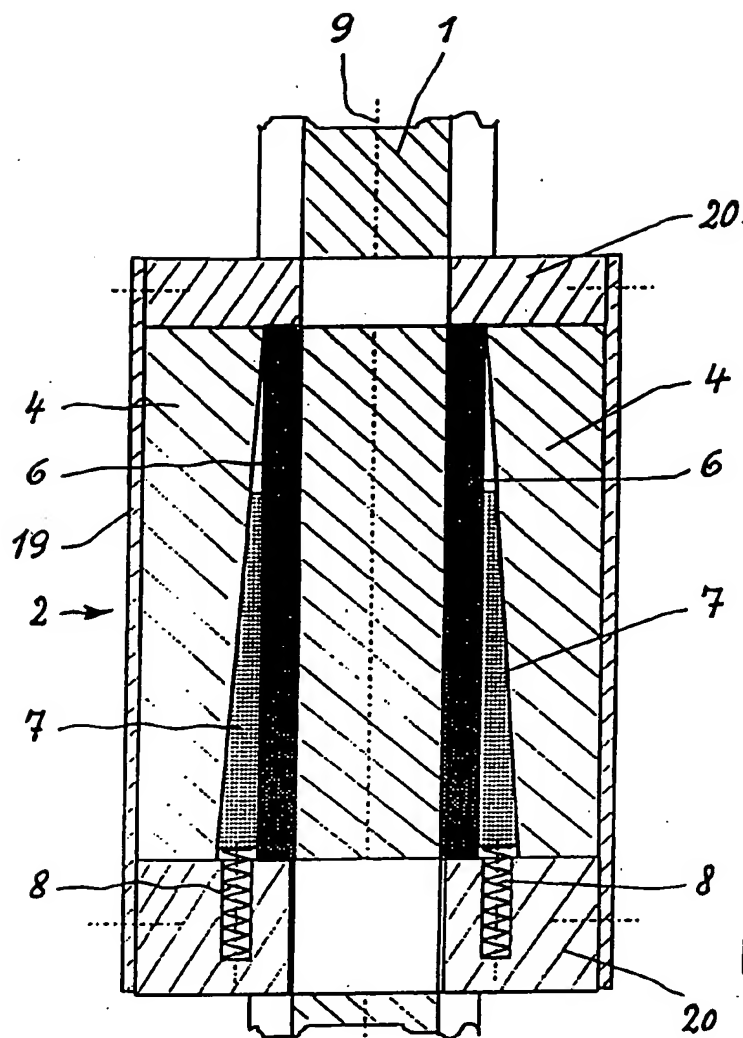


Fig. 2



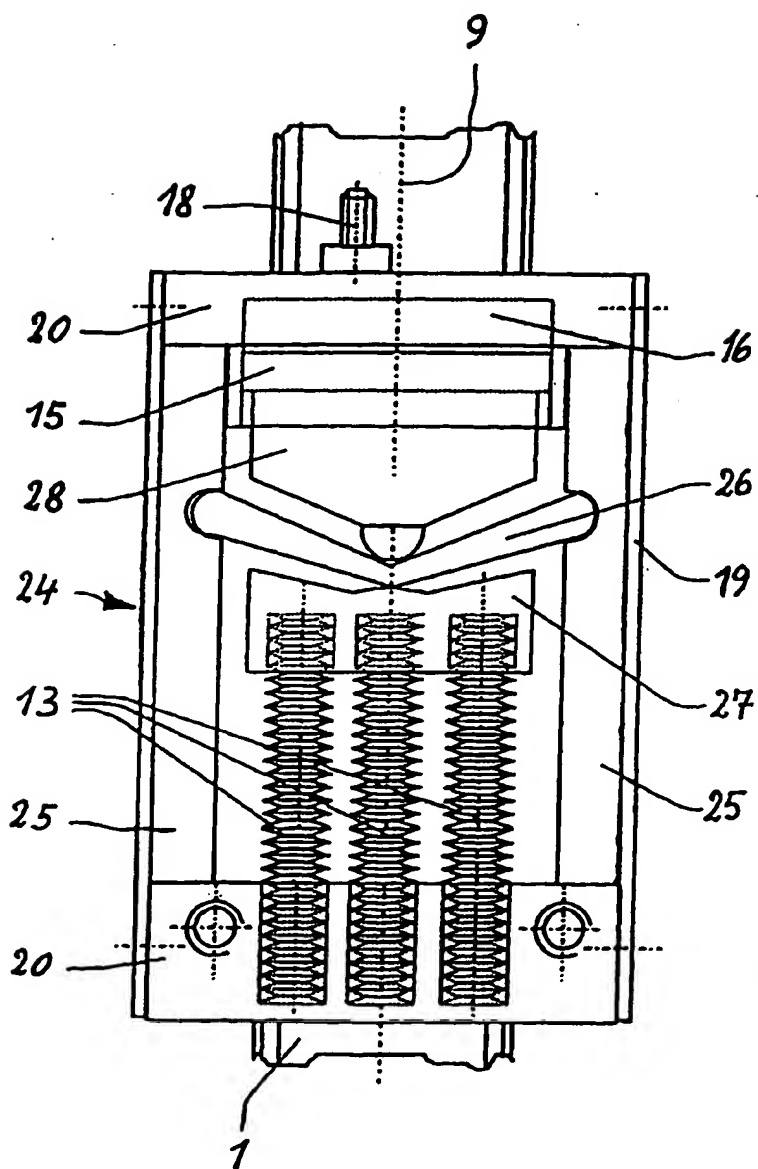


Fig. 5

DERWENT-ACC-NO: 1999-446479

DERWENT-WEEK: 200239

COPYRIGHT 2005 DERWENT INFORMATION LTD

TITLE: Brake for linear guide with support body movable along
guide rail

INVENTOR: RUDY, D

PATENT-ASSIGNEE: INA WAEZLAGER SCHAEFFLER OHG[ISCH]

PRIORITY-DATA: 1998DE-1005449 (February 11, 1998)

PATENT-FAMILY:

PUB-NO	PUB-DATE	LANGUAGE	PAGES	MAIN-IPC
EP 936366 A2	August 18, 1999	G	009	F16C 029/10
ES 2167964 T3	May 16, 2002	N/A	000	F16C 029/10
DE 19805449 A1	August 12, 1999	N/A	000	N/A
EP 936366 B1	November 21, 2001	G	000	F16C 029/10
DE 59900658 G	February 21, 2002	N/A	000	F16C 029/10

DESIGNATED-STATES: AL AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LT LU LV MC MK
NL PT RO SE SI DE ES FR GB IT

APPLICATION-DATA:

PUB-NO	APPL-DESCRIPTOR	APPL-NO	APPL-DATE
EP 936366A2	N/A	1999EP-0100613	January 14, 1999
ES 2167964T3	N/A	1999EP-0100613	January 14, 1999
ES 2167964T3	Based on	EP 936366	N/A
DE 19805449A1	N/A	1998DE-1005449	February 11, 1998
EP 936366B1	N/A	1999EP-0100613	January 14, 1999
DE 59900658G	N/A	1999DE-0500658	January 14, 1999
DE 59900658G	N/A	1999EP-0100613	January 14, 1999
DE 59900658G	Based on	EP 936366	N/A

INT-CL (IPC): B23Q001/28, F16C029/10

ABSTRACTED-PUB-NO: EP 936366A

BASIC-ABSTRACT:

NOVELTY - The H-shaped cross-sectioned supporting body (2) traveling along the guide rail (1) has brake shoes (6) acting upon the two longitudinal sides of the guide rail. A wedge gate (10) has a sloping wedge surface along which

roller bodies (12) are mounted. An operating piston moves parallel with the guide rail's longitudinal axis (9) in a pressurized compartment of the support body which has a thin elastically flexible bridge piece (3) and two bottom arms (4) for gripping round the guide rail. The support body has two top arms (5) forming a compartment with the bridge piece and containing the wedge gate.

USE - Brake for a linear guide

ADVANTAGE - The simply structured brake exerts even pressure on the two longitudinal sides of the guide rail.

DESCRIPTION OF DRAWING(S) - The drawing shows a linear guide with brake in cross-section.

Guide rail 1

Support body 2

Bridge piece 3

Bottom and top arms 4,5

Brake shoes 6

Wedge gate 10

Roller bodies 12

ABSTRACTED-PUB-NO: EP 936366B

EQUIVALENT-ABSTRACTS:

NOVELTY - The H-shaped cross-sectioned supporting body (2) traveling along the guide rail (1) has brake shoes (6) acting upon the two longitudinal sides of the guide rail. A wedge gate (10) has a sloping wedge surface along which roller bodies (12) are mounted. An operating piston moves parallel with the guide rail's longitudinal axis (9) in a pressurized compartment of the support body which has a thin elastically flexible bridge piece (3) and two bottom arms (4) for gripping round the guide rail. The support body has two top arms (5) forming a compartment with the bridge piece and containing the wedge gate.

USE - Brake for a linear guide

ADVANTAGE - The simply structured brake exerts even pressure on the two longitudinal sides of the guide rail.

DESCRIPTION OF DRAWING(S) - The drawing shows a linear guide with brake in cross-section.

Guide rail 1

Support body 2

Bridge piece 3

Bottom and top arms 4,5

Brake shoes 6

Wedge gate 10

Roller bodies 12

CHOSEN-DRAWING: Dwg.1/5

TITLE-TERMS: BRAKE LINEAR GUIDE SUPPORT BODY MOVE GUIDE RAIL

DERWENT-CLASS: P56 Q62

SECONDARY-ACC-NO:

Non-CPI Secondary Accession Numbers: N1999-333217